

戦前期日本自動車産業の確立と海外展開（下）

上 山 邦 雄

目 次

- 1 はじめに — 本稿の目的と問題意識
- 2 黎明期における自動車生産への取り組み
- 3 国家的保護政策に支えられた自動車産業の確立（以上、前号）⁽¹⁾
- 4 戦時統制経済期における自動車産業確立の限界（以下、本号）
- 5 戦前期日本自動車産業の海外展開
- 6 おわりに — 戦後自動車産業への含意

4 戦時統制経済期における自動車産業確立の限界

前章では、日本の自動車産業は、自動車製造事業法の成立以降、日産、トヨタ、いすゞの許可会社3社（いすゞは正確には1941年4月9日の許可会社指定時は東京自動車工業であり同月30日ディーゼル自動車工業と改称した）を中心に、アメリカメーカーを日本市場から閉め出し、1940年前後に確立したことを述べた。しかし、その確立は大きな限界を伴ったことも同時に指摘した。本章では、その点を意識しながら、日中戦争開始以降の日本自動車産業の状況を明らかにすることを課題とする。まず始めに、日中戦争の開始以降本格化した統制経済について、簡単に述べておこう。

① 日中戦争開始以降の統制経済の本格的進展

1937年7月7日の日中戦争の勃発は、日本経済の本格的な統制経済化をもたらすことになる。日本において、戦時統制経済が本格的に展開したことは日中戦争を起点とするものであることについては、多くの論者によって指摘されているとおりであり⁽²⁾、本稿はこれらの論者の叙述に依拠しながら、後の展開との関連で必要な限りの整理を行っておこう。

戦時統制経済が本格化したのは日中戦争以降のことであるが、統制経済の開始はそれに先だつ1937年1月の為替管理令改正以降のことである。周知のように、2.26事件により高橋是清蔵相が暗殺され、それを引き継いだ馬場鑓一蔵相（正確にはごく短期間町田忠治商工相が蔵相を兼任、1936年3月9日に成立した廣田弘毅内閣で就任）の下で編成された1937年度予算は大きく膨らむことになった。「廣田内閣の馬場蔵相は、30億円を突破する予算案を組み、5億円近い増税案

を建て、準戦財政の名称をつけて、その通過を計ろうとした」⁽³⁾が結局廣田内閣は瓦解し、1937年2月に成立した林銑十郎内閣の結城豊太郎蔵相の下で、戦時経済確立のため軍部と協力する軍財抱合財政を打ち出したが、2億円ほどは削減された予算が成立した。しかし、馬場財政では、高橋蔵相時代の公債漸減政策の放棄が表明され、1937年度以降は日本の財政は大きく膨張し、太平洋戦争が開始した1941年度以降はさらに大きく拡大した。こうした財政の膨張は、いうまでもなく軍部の圧力による軍事費の増大を原因とするが、それを可能にしたのは高橋蔵相時代の1932年11月に開始された国債の日銀引受にあった。

財政の膨張は物価を引き上げることになった。卸売物価指数（総平均）は、1934～36年平均の1に対して、1935年0.994、36年1.036、37年1.258と上昇傾向を強め⁽⁴⁾、そのことは日本の国際競争力をさらに弱体化させ、前述の為替管理の強化が必要となった。日本の為替管理は1932年6月の資本逃避防止法に始まるといわれるが、この法律は十分な効果を取めず、33年3月には外国為替管理法が制定された。しかし、この時期までは為替管理は貿易にまでは及ばず、37年1月に輸入のための為替取引に許可制が導入されることになったという⁽⁵⁾。さらに同年9月には輸出入品等臨時措置法が制定され、貿易統制が本格化することになることは後述の通りである。

日中戦争の開始以降、統制が本格化する。この戦時統制は4つの時期に区分されるという⁽⁶⁾。第1期は日中戦争後から1939年9月の第二次世界大戦勃発までの時期、第2期は1941年7月の石油の輸入全面禁止に至る時期、第3期は太平洋戦争に突入し、軍需生産の増強のために経済の総力を投入しようとした時期、最後の第4期はそれ以降の崩壊期であったとされている。

こうした時期区分に沿ってこの間の経緯を詳細に分析することは本稿の目的ではないので、ここでは統制経済の本格化とその後のプロセスを物的生産との関連で概観していくことにする。日中戦争の開始に先だって、1937年6月に成立した近衛文麿内閣の蔵相に就任した賀屋興宣は、生産力の拡充、国際収支の調整、物資需給の適合という財經3原則を声明したが、これは馬場財政に引き続いて、戦時統制化への道を準備するものであった。日中戦争の開始後、1937年9月に、「臨時資金調整法」、「輸出入品等ニ関スル臨時措置ニ関スル法律」、「軍需工業動員法ノ適用ニ関スル法律」等が施行されることになったことは⁽⁷⁾、本格的統制経済の出発点に立ったものである。

臨時資金調整法とは、第1条で「本法ハ支那事変ニ関聯シ物資及ビ資金ノ需給ノ適合ニ資スルタメ国内資金ノ使用ヲ調整スルヲ目的トス」とし、企業の設備投資や会社の設立等に必要な資金調達を政府の許可事項とし、長期資金の調達を統制しようとするもので、他産業に対して、「航空機製造事業」、「金属工業機械製造事業」、「兵器及兵器部分品製造事業」、「鋼船製造事業」、「製鉄事業」、「産金事業」、「石炭鉱業」、「石油工業、石油精製業及石油輸入業」は「臨時資金調達法第8条又ハ第9条ノ規定ニ依リ」資本の増加や社債募集の制限を緩めている（同法施行令第9条）。このように臨時資金調整法は軍需産業等の優先順位の高い産業における資金調達を容易にする統

制策である。

輸出入品等ニ関スル臨時措置ニ関スル法律は第1条で、「本法ハ支那事変ニ関聯シ国民経済ノ運行ヲ確保スル為特ニ必要アリト認ムルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ物品ヲ指定シ輸出又ハ輸入ノ制限又ハ禁止ヲ為スコトヲ得」と規定している。しかし、統制の範囲は輸出入に限定されておらず、「当該物品ヲ原料トスル製品ノ製造」や「当該物品又ハ之ヲ原料トスル製品ノ配給、譲渡、使用又ハ消費」にまで拡大されており（同法第2条）、第1条に対する違反には「3年以下ノ懲役又ハ1万円以下ノ罰金ニ処ス」と（同法第4条）、第2条に対する違反には「1年以下ノ懲役又ハ5千円以下ノ罰金ニ処ス」と厳しい罰則規定が科されている（同法第5条）。

「軍需工業動員法ノ適用ニ関スル法律」は、「軍需工業動員法中戦時ニ関スル規定ハ支那事変ニ亦之ヲ適用ス」というもので、第一次世界大戦中の1918年4月に成立した「軍需工業動員法」を日中戦争に対して適用することを定めたものである。この軍需工業動員法は、陸軍内部の小磯国昭歩兵少佐（当時）執筆の帝国国防資源、参謀本部印刷「全国動員計画必要ノ議」などの議論を経て、「上原勇作参謀総長が大島陸軍大臣に対し、『時局に鑑み軍需品管理に関する法律制定の必要を認め、参謀本部の希望事項を添えて、その至急制定方』を照会したことが直接の動機となり」⁽⁸⁾ 成立したものであり、当初から総力戦を意識して、制定されたものである。この軍需工業動員法第1条では、軍需品を「兵器、艦艇、航空機、弾薬並軍用器具機械及物品」等と定義し、第2条では「政府ハ戦時ニ際シ軍需品ノ生産又ハ修理ノ為必要アルトキハ左ノ各号ニ掲タル工場及事業場並其ノ附属設備ノ全部又ハ一部ヲ管理シ、使用シ又ハ収用スルコトヲ得」と規定している。

このことから、『国家総動員』に関する具体的立法措置の源流は、しばしば指摘されるように第一次大戦期にさかのぼりうるのであって、第一次大戦の末期、大正7年（1918）4月に公布された『軍需工業動員法』はこれを象徴するものであった⁽⁹⁾ という評価も成り立つ。そして、「第一次世界大戦に際会した日本の軍部、特に陸軍の内部には、軍の機械化＝近代化という体質改善と『軍需工業動員』ないし『国家総動員』への志向が急激に高まった」⁽¹⁰⁾ ということは事実であり、底流として陸軍を中心に軍部が統制経済化への志向性を持ち続けており、軍需局が設置され、1920年度以降「軍需工業動員計画」が策定され、その後も改訂が続けられるなどの作業を進めていたことは事実である。しかし、後にも指摘するように、日本経済の本格的な統制経済化は日中戦争の開始以降のことである。

さらに、1937年10月には、企画院が設立される。この企画院は、1935年5月に内閣総理大臣直属の国策調査機関として設置された内閣調査局が1937年に再編強化されて誕生し、重要産業五ヶ年計画の実施機関であった企画庁と、国家総動員機関設置準備委員会での議論を経て1927年5月に設置された資源局が統合され、「明らかに軍部独裁による総動員機関化」⁽¹¹⁾ として発足することとなった。企画院は、1943年10月に廃止されるまで、重要な経済政策の企画立案や物資動員計画の作成などの業務を遂行することになった。

企画院による物資動員計画の作成は、1937年10～12月期に最初の計画が策定され、その後年度別に立案されていった（1943年度からは軍需省がその計画作成に当たった）。この物動は国際収支の制約があるという当時の条件の下で、「輸出ノ減退其ノ他ノ事由ニ因ル国際収支ノ不均衡甚シク先ニ策定セル昭和十三年物資動員計画ノ実現ハ極メテ困難ナルニ至レリ」と当時認識されていたように⁽¹²⁾、「輸入力のワク内で、陸海軍需と、民需（官需軍需品の原料、設備、及び生産力拡充用物資をふくむ）の配分を考えなければならないという条件を背負っていた」ため『『物動』はその発足にあたって、輸入原材料に依存する重要資材の割当計画という性格を帯びざるをえない』⁽¹³⁾ものとなり、戦局の悪化とともに、ますます実績の達成は当初計画を大きく下回っていくことになった。

企画院は、また企画庁時代から立案に当たっていた生産力拡充計画をも担当した。生産力拡充政策が「本格的に検討されたのは、1936年の日滿財政経済研究会の作業からである」⁽¹⁴⁾ことは後にも少し触れるが、結局、1939年1月に、「本計画ハ現下内外ノ情勢ニ鑑ミ東亜ノ安定勢力タル我国国力ノ充実強化ヲ図リ併セテ我国運ノ将来ニ於ケル飛躍的發展ニ備フル為重要ナル国防産業及基礎産業ニ付昭和十六年ヲ期シ所要ノ目標ニ達セシムベキ日滿支ヲ通ズル生産力ノ総合的拡充計画」⁽¹⁵⁾として、企画院が提出した「生産力拡充計画要綱」が閣議決定されることになった。この生産力拡充計画については、次節で自動車産業に焦点を当てて見てみることにする。

このように、日中戦争開始後、日本経済は統制経済化に突き進んでいくことになったが、日本経済を完全に統制色一色に塗りつぶしたのは国家総動員法が成立して以降のことである。1938年には、国家総動員法が「近代戦ノ特色ハ所謂国力戦ニアルノデアリマシテ、戦争ノ目的ヲ達成スル為ニハ、陸海軍ノ奮闘ト相俟ツテ、国家総動員ノ態勢ヲ完備シナケレバナラナイ」（総理大臣近衛文磨提案理由）との理由で提案され、3月31日に公布される（それに伴い軍需工業動員法は廃止）。同法は、「戦時（戦争ニ準ズベキ事変ノ場合ヲ含ム以下之ニ同ジ）ニ際シ国防目的達成ノ為国ノ全カヲ最モ有効ニ發揮セシムル様人的及物的資源ヲ統制運用スル」（第1条）とされ、同年5月5日に日本内地のみならず、朝鮮、台湾、樺太、南洋群島の外地にも同時に施行されている。この総動員法の業務は、「総動員物資ノ生産、修理、配給、輸出、輸入又ハ保管」、「運輸又ハ通信」、「金融」、「衛生、家畜衛生又ハ救護」、「教育訓練」、「試験研究」、「情報又ハ啓発宣伝」、「警備」、「前各号ニ掲グルモノヲ除クノ外勅令ヲ以テ指定スル国家総動員上必要ナル業務」（第3条）と経済活動全体に及んでいる。しかも、「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ帝国臣民ヲ徴用シテ総動員業務ニ従事セシムルコトヲ得」（第4条）とされるなど、労働や労働問題、物資、企業活動、金融、カルテル結成、価格、言論統制などの広範囲な経済活動や国民の行動が政府の直接統制下に置かれることになった。

こうした国家総動員体制の成立は、先にも述べたように第一次大戦が人類史上最初の総力戦となったことから軍部、特に陸軍が国家総動員体制への志向を持ち続けたことを述べておく⁽¹⁶⁾。

この点については、多くの文献があるが、ここでは1935年8月に、相沢三郎陸軍中佐により斬殺された永田鐵山の考え方を例として見てみよう⁽¹⁷⁾。永田によれば、軍需工業動員法の制定により、「この法律の適用によりまして実行致します準備計画は、国家総動員の全局に亘つてをるわけではないのでありますが、この工業動員なるものは国家総動員の重要な部分を占めて居り」（37頁）、「この法律が出来たといふことならびにこの法律を施行するに必要な機関（注、軍需局）を整備されたといふことは、国家総動員の或る大きな部分の準備計画を進めるのに一步を進めたといふことであつた」（同上）と評価している。しかし1920年にこの軍需局と内閣統計局との統合により国勢院が設置され、さらに1922年にこの国勢院が廃止されたことに対して、「これが廃止の運命に会つたといふことは国家総動員の準備計画の見地からは誠に遺憾のことであつた」（39頁）が、「ところが最近になりましてこれは国防上遺憾である。将来の国防は是非とも国家動員準備施設の整頓に頼らなければならないといふ輿論が大分やかましくなり」（同上）、政府が内閣に国家総動員機関設置準備委員会を設け、関係各省の関係者が研究を進めた結果、1927年に国家動員準備機関が設置されることとなり、資源局と資源審議会が誕生することとなったという見解である。国家総動員法の制定にいたるプロセスには、こうした軍部特に陸軍の志向が底流として存在していたということである。

国家総動員法の制定以降、経済活動をはじめとして、広範な統制の権限が政府に一括して委ねられることとなり、勅令、省令、通達等の形で統制が実施されていった。例えば、自動車産業に関連する事例として、1941年12月に成立した自動車統制会の事情について見てみよう⁽¹⁸⁾。1940年12月に第2次近衛内閣は、「日滿支を一環とする大東亜を包容して、自給自足の共栄圏を確立し、其の国内に於ける資源に基いて国防経済の自主性を確保し、官民協力の下に重要産業を中心として総合的計画経済を遂行し」（1-2頁）云々といういわゆる「経済新体制確立要綱の趣旨を一部具体化したもの」（2頁）として、重要産業団体令が1941年8月30日に勅令第831号をもって制定交付され、9月1日より施行されたのである。この重要産業団体令が施行される中で、国家総動員法第18条第1項の「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ同種若ハ異種ノ事業ノ事業主又ハ其ノ団体ニ対シ当該事業ノ統制ノ為ニスル経営ヲ目的トスル団体又ハ会社ノ設立ヲ命ズルコトヲ得」という規定の「其の団体又は会社に関し必要な事項はすべて勅令に委任して居り、重要産業の種類については閣令を以てこれを定むること」（4頁）とされていたが、1941年10月30日には、閣令26号により、「鉄鋼の生産及販売並に製鉄原料たる鉄鉱、マンガングル及鉄屑の販売に関する事業」、「石炭の生産及販売に関する事業」等12業種の一つとして「自動車の製造及販売に関する事業」が統制会設立の第一次指定を受けることになったのである。こうして1941年12月には自動車統制会が成立することとなった。そして、自動車統制会定款第1条の「本会ハ本邦ニ於ケル自動車ノ製造及販売ニ関スル事業ノ確立ヲ期シ以テ高度国防国家体制ヲ完備スル」ことを目的として、「当該産業ニ於ケル生産、販売及価格並ニ

当該産業ニ要スル資材、資金、労務等ノ需給ニ関スル政府ノ計画其ノ他当該産業ニ関スル政府ノ計画ニ対スル参画」等ノ事業を行うことになったのである。

なお、この重要産業団体令は、1931年3月に制定された重要産業統制法（重要産業ノ統制ニ関スル法律）を基本法として1934年の石油業法以降、重工業分野に同様の業法が制定されていき、1941年の重要産業団体令につながったものである。重要産業統制法は、統制という言葉が初めて法律として使用されたことで名高いが、その立法趣旨は「要は不必要なる過度の競争を抑制し産業界の混乱を救はんとするに在るものであるから、カルテルの統制力を強化する立法は必然的に其の統制力の濫用から生ずる弊害換言すれば、カルテルに依る市場独占の弊害を防止する為めに公益的監督の規定を用意せねばならぬと云ふのである」⁽¹⁹⁾もので、基本的には、国家による統制という面はないわけではなかったが、昭和恐慌下にカルテルやトラストの結成を奨励するという趣旨とするもので、戦時統制とはやや性格を異にするものであると理解すべきであろう。

それはともかく、国家総動員体制下の物資動員計画の性格については、やや引用が長いが、橋井眞工務局機械工業課長（当時）の表現が的確であると思われるため、引用しておこう。「長期建設を目標として樹立、実施せられつゝある物資動員計画——所謂物動の目標は、略2つの眼目に之を焦点づけることが出来る。事変処理目的の為の軍事的活動を円滑に遂行する為に戦争用資材の充分なる供給を確保することと、帝国将来の発展の基礎として生産力拡充するに伴ひ必要な建設用資材の充足に支障なからしめることが之である。右以外の他の要求、例へば国民生活資料の供給とか、国民の文化的諸要求の達成とか、等々の如き要求は、之亦出来る丈満たされるべき需要であるが、此处では第二次的のものとして考慮せられ、取り扱はれることとなる」ということで、その後の太平洋戦争下に、まず「国民生活資料の供給」等が圧迫され、次いで「帝国将来の発展の基礎」である「生産力拡充」が圧迫され、最終的には「戦争用資材の充分なる供給」の「確保」のみに力点が置かれ、それも十分に実現できなかった状況を予見させる的確な分析であった⁽²⁰⁾。

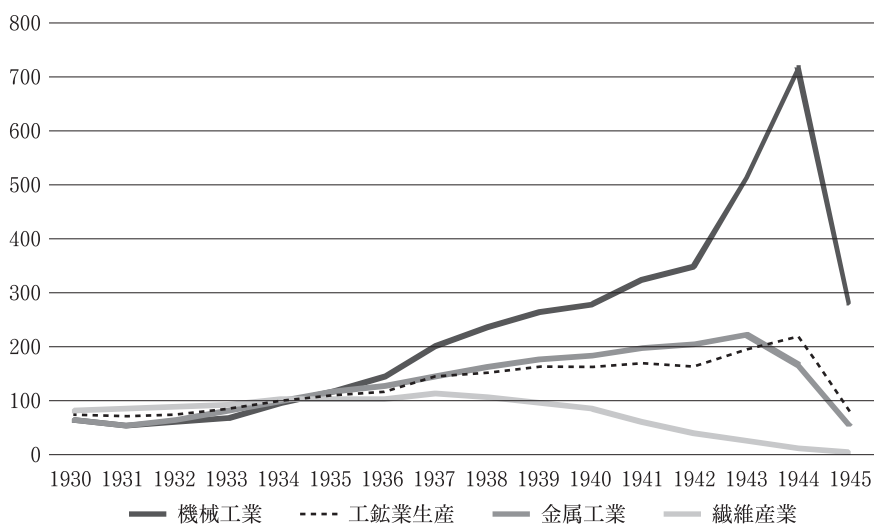
国家総動員法の制定以降、何度も強調しているように、民需を犠牲にしつつ、軍需生産の拡大を試みる政策が続いていく。その概況は次節の図表1と図表2を示すのみにして、本稿では詳細な分析は割愛する。次節ではそのような状況の中で、自動車産業がどのような状態に置かれていったのかについて概観しておこう。

② 統制経済の進展と自動車産業

本節は、前節で見た統制経済の本格的進展の中で、自動車産業がどのような状況になっていったのかということを概観する。図表1と図表2は、1930年から1945年に至る産業別の工業活動指数を示したものであるが、図表1は鋳工業生産（図表では『昭和産業史』の表現を使用した）

と機械、金属、繊維産業というやや広い産業分野を示し、図表2は航空機、船舶、工作機械、トラック、鉄鋼、自動車という狭い産業の状況を示している（なお、自動車産業はトラックと自動車と区分されており、ほぼ、前者が軍需用、後者が民需用と判断した）。この2つの表からは、以下のことが明らかに示されている。

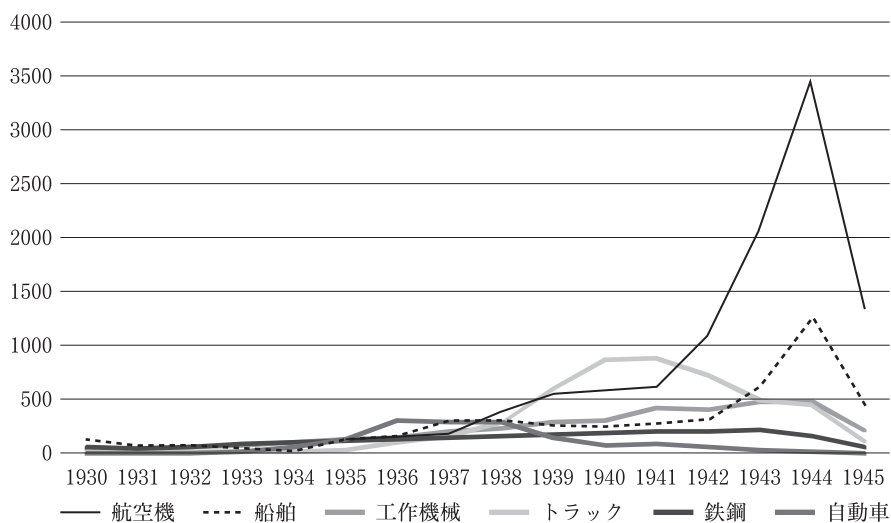
図表1では、まず鉱工業生産は一応1944年をピークとするまで拡大過程にあると判断できる。



図表1 戦前期工業活動指数推移

（出所）東洋経済新報社編纂『昭和産業史』第3巻，統計篇，1950年。

（注）GHQ 調べ工業活動指数。1932年～36年を100とする指数。



図表2 戦前期工業活動産業別指数推移

（出所）図表1に同じ。

（注）図表1に同じ。

しかし、繊維産業のピークは日中戦争の開始した 1937 年であり（指数は 116.8, 1932 年～36 年を 100 とする指数）、その後 1944 年は 13.7, 45 年は 6.6 と大きく落ち込んでいった。繊維産業にも一部軍需品が含まれていることは事実であるにしても、その多くの民需が極限まで切り詰められていったということが推測される。それに対し、機械工業のピークは 1944 年で、生産指数は 718.0 にまで拡大している。軍需品を多く含む（当然全てではない）機械産業がともかくも大きく拡大したことは軍需品の増産に向けて統制経済が強力に推進されたことを推測させる。それに対し、金属工業のピークは 1943 年（指数は 223.5）であり、機械産業ほどの拡大はなく、44 年にはピークに達していたのである。金属工業の拡大のためには原料となる鉄鉱石、ボーキサイトなどの入手が制約条件であるが、太平洋戦争後半になると原料輸入が隘路となって生産が減少していったと考えられよう。

次の図表 2 も興味深い事実を明らかにする。まず、1937 年の日中戦争の開始以降、ここに示した産業の中では、自動車を除く他産業は大きく拡大していることが分かる。自動車製造事業法が公布されたのは 1936 年であるが、それを契機に軍用トラックの生産を中心とするトラックは大きく拡大していく。しかし、トラックのピークは 1941 年で（指数は 883.9）、その後は減少していく。なお、民需を主体とする自動車のピークは 1936 年で（指数は 298.7）、以後、減少の道を辿っていき、指数は 1944 年には 10.4 と、45 年にはゼロへと落ち込んでいった。鉄鋼のピークは 1943 年であるが、その指数は 213.0 であり、重化学工業全体の伸びを支えるほどの素材が提供されたとは思われない。また、戦局の悪化の進んだ 1944 年には、前年の指数から 155.9 へと大きく落ち込んでいるが、これは輸送能力の問題で鉄鉱石等原料の輸入が困難になったことを反映していると思われる。なお、鉄鋼については、兵器用にも、自動車用にも極めて重要な素材であるため、一例として、1937 年から 45 年にいたる国内銑鉄生産高を示してみよう。銑鉄生産高でみるとピークは 1942 年で、37 年の 2,308 吨から、38 年 2,563 吨、39 年 3,179 吨、40 年 3,512 吨、41 年 4,173 吨、42 年の 4,256 吨へと拡大した後、43 年以降 3,986 吨、44 年 2,674 吨、45 年 502 吨と減少していった⁽²¹⁾。そして、1944 年まで指数を上昇させたのは航空機、船舶、工作機械であり、特に航空機と船舶の拡大は著しかった。要するに、戦争の継続の過程で、最終的には他の産業を切り捨てて、特に航空機や船舶の増産に傾注した状況が示されていると理解すべきであろう。

次に、こうした生産活動の状況を、自動車産業に絞り、生産力拡充政策との関連を意識して、簡単に整理しよう。図表 3 は、自動車産業を中心に、生産力拡充計画とその実施に至る主な計画を（全てではないが）時系列に並べたものである。この生産力拡充政策と物資動員計画については優れた先行研究があるので、詳細にはそれを参照していただくこととして⁽²²⁾、ここでは本稿の論旨との関連で、若干の指摘をしておくにとどめよう。

まず、図表 3 の日満財政経済研究会というのは、石原莞爾が宮崎正義に依頼して創立したもの

図表3 自動車に対する生産力拡充計画等一覧

(単位：千台，一部%)

計画等名称 製品名称	時期・決定機関	目標時期	生産能力目標 日 満 計	現在能力 日 満 計	保有量目標 日 満 計	現在保有量 日 満 計
満州ニ於ケル軍需産業建設拡充計画（第一次中間報告）	1936年9月3日 日満財政経済研究会	1941年	150 5 155			
国策要綱 軍用自動車(単位は指数) 一般自動車	1937年2月 日満財政経済研究会	1941年	600 130(生産目標)	100 2.063		
産業五ヶ年計画 (生産力拡充五ヶ年計画)	1937年4月 商工省工務局	1937年 1938年 1939年 1940年 1941年 1942年	需 要 35.4 38.3 41.4 44.6 48.2 52	生 産 38.08 48.53 63.08 81.63 83.18		年末保有台数 150 162 175 189 204.1
重要産業五年計画要綱 自動車(自動車ニハ小型自動車及トラクターヲ含マス、乗用車自動車貨車ノ比ハ概ネ半々トス)	1937年5月29日 陸軍省	1941年	生産能力目標 日 満 計 90 10 100	現在能力 日 満 計	保有量目標 日 満 計 260 40 300	現在保有量 日 満 計
重要産業五ヶ年計画要綱 実施ニ関スル政策大綱(案) 一般自動車	1937年6月10日 日満財政経済研究会／陸軍試案	1941年	90 10 100	37 — 37		
生産力拡充計画立案要領 自動車	1938年1月 企画院生産力拡充委員会	1941年度末	80 30 110	20 — 20		
生産力拡充計画大綱 自動車(小型自動車及軍用ノ特殊車両ハ本計画外トス)	1938年3月1日 企画院生産力拡充委員会	1941年度末	100 10 110	20 — 20	260 40 300	146.5 11.5 158
生産力拡充計画大綱(日満関係官打合ニ基ク) 自動車(小型自動車及軍用ノ特殊車両ハ本計画外トスル)	1938年4月20日 企画院	1941年末	80 30 110	20 — 20	250 50 300	146.5 12 158.5
生産力拡充計画要綱(案) 自動車 自動車生産力 拡充計画年次別需給修正案ニ対スル意見	1938年6月23日 企画院商工省工務局臨時物資調整局第3部	1938年 1939年 1940年 1941年	需 要 58 75 75 80	生 産 15 40 65 80	輸 入 19.5 15 10 —	
自昭和13年至昭和16年 生産力拡充四ヶ年計画(案)	1938年10月 企画院生産力拡充委員	1938年 1939年 1940年 1941年	拡充目標 日 満 計 40 — 40 55 — 55 70 10 80 80 30 110	現在能力 日 満 計 20 — 20		
重要産業生産力拡充四年計画	1939年1月(閣議決定) 企画院	1938年度 1939年度 1940年度 1941年度		15.7 — 45 — 65 — 80 30		
昭和14年度生産力拡充 実施計画 自動車	1939年9月 企画院	1939年度		28(生産目標)		
昭和15年度生産力拡充 実施計画 自動車	1940年11月 企画院	1939年度 1940年度	27.9	28(生産予定台数)		

昭和 16 年度生産拡充実施計画 自動車	1941 年 12 月 企画院	1940 年度 1941 年度	27	36（内 10 千台 ハ軍資材持ちノ分）		
改定生産力拡充計画案	1941 年 8 月 5 日 商工省	1941 年度 1942 年度		26 45		
昭和 17 年度生産拡充実施計画 自動車	1942 年 5 月 12 日 企画院	1941 年度 1942 年度	35,043（10,579）	35（10）（生産 目標）		
第二次生産力拡充計画要綱（案） 自動車	1942 年 2 月 20 日 企画院第二部	1942 年度 1943 年度 1944 年度 1945 年度 1946 年度		40 50 60 80 100		
昭和 18 年度生産拡充実施計画 自動車	1948 年 8 月 25 日 企画院	1942 年度 1943 年度	18.4	15		

（出所） 原朗・山崎志郎 編集・解説『生産力拡充計画史料』第 1 巻～第 8 巻、現代史料出版、中村隆英・原朗編さん『現代史資料』（43）国家総動員（一）経済、みすず書房、1970 年、日本近代史料研究会『日満財政経済研究会資料 第 1 巻——泉山三六氏旧蔵——』1970 年、その他の史料による。

であるといわれており、その研究から「石原莞爾がその後内地では重要産業五年計画から更に生産力拡充計画に、満州では満州産業開発五年計画にまで具体化される出発点をなした」⁽²³⁾ のであり、「満州ニ於ケル軍需産業建設拡充計画（第一次中間報告）」や、その後の「帝国軍需工業拡張計画」や「日満軍需工業拡充計画」（この 2 つは図表 3 には掲載していない）を経て陸軍省が検討した結果、1937 年 5 月 29 日の陸軍省による「重要産業五年計画要綱」につながったものである。なお、「日満軍需工業拡充計画」では一般自動車生産能力目標は日本 145 千台、満州 5 千台、合計 15 万台となっていたが、陸軍省の「重要産業五年計画要綱」では生産能力目標は日本 90 千台、満州 10 千台、合計 100 千台へと後退しており、その後多少の目標の変化はあるが、生産力拡充計画がこの方向で動いていったことは明らかである。しかし、その計画が順調には進まなかったことは度々指摘する通りである。

その後の生産力拡充計画、その前提となる物資動員計画の詳細な分析は本稿の範囲を超えているが、外貨不足の問題、対日経済封鎖（制裁）、日中戦争および太平洋戦争の戦局の進展などの影響により、その実行と計画の達成は困難性を強めていったことは容易に推測される。外貨不足の問題とは、円ブロック内でいくら貿易収支、経常収支が黒字になっても解決しない問題であり、それ以外の地域（欧米が中心）に対する綿糸・綿織物や新興の化繊産業の輸出拡大を追求しても、それだけでは日本が輸入せざるをえない物資の輸入のための外貨が不足するという事態を指す。当時の日本には、しばしばいわれる「国防産業の海外依存性」「対米依存」⁽²⁴⁾ という状態にあったのであり、そのために外貨不足状態からの脱却が困難であったのである。1938 年 6 月 23 日の閣議決定「国家総動員上緊急ヲ要スル諸政策ノ徹底強行ニ関スル件」でも、「今回内閣ニ於テ国家総動員会議ヲ開キ国家総動員ノ実施ニ関シ各省ヨリ報告ヲ求メ之ガ審議ヲ行ヒタルガ其ノ結果ニ徴スレバ輸出ノ減退其ノ他ノ事由ニ因ル国際収支ノ不均衡甚シク先ニ策定セル昭和十三年物資

動員計画ノ実現ハ極メテ困難ナルニ至レリ」という状態であった。

しかも、アメリカや欧米諸国からの対日経済封鎖（制裁）が日中戦争開始以降始まり、1940年の北部仏印進駐以降や翌年の南部仏印進駐以降は決定的に強まっていった。この間、アメリカは1939年には日米通商航海条約の廃棄を通告する（40年1月失効）とともに、屑鉄や航空機用燃料などの輸出の制限を強化していった。日本は、こうした対日経済封鎖（制裁）が資源確保の必要性を促し、南方侵略を強めていった結果、さらなる対日経済封鎖（制裁）を生じさせるという悪循環に陥っていくことになった。こうした状況の中で、石油などの燃料や鉄鉱石などの原料資源の不足が、生産力拡充計画やその前提となる物資動員計画の遂行を困難にしていたのである。

こうした点を自動車産業について、簡単に確認していこう。日中戦争の開始後に明確化していった生産力拡充計画の中で、自動車産業は重点産業の一つと位置づけられていた。中国大陆における戦闘や将来想定されていた対ソ戦を考えたとき、軍用トラックに代表される自動車は陸軍を中心とした軍部によって重要な産業であると位置づけられていた。日中戦争の開始に先立つ1937年5月29日に陸軍省によって作成された「重要産業五年計画要綱」では、「第一次計画先手スヘキ重要部門概ネ左ノ如シ」として、兵器工業、飛行機工業、自動車工業、工作機械工業、鉄鋼工業、液体燃料工業、石炭工業、一般機械工業、アルミニウム工業、マグネシウム工業、船舶工業、電力工業、鉄道車両工業が列挙されており、自動車の1941年の生産振興目標は日本9万台、満州1万台の合計10万台、保有量拡充目標は日本26万台、満州4万台の合計30万台という高い目標が掲げられていたのである（但し「自動車ニハ小型自動車及トラクターヲ含マス」「乗用車自動貨物ノ比ハ概ネ半タツ」との摘要あり）。そして、日中戦争開始後の生産力拡充計画ではほぼそれに近い目標が掲げられていくことになった。図表3に示したように、日本は8万台ないし10万台、満州は1万台ないし3万台、合計10万台ないし11万台という生産目標が1939年初まで続いていくことになった。

しかし、1939年以降、生産の拡大は計画通りには進展せず、生産振興目標は明らかに後ろ倒しになっていく。さらに、1941年の太平洋戦争への突入以降は、異なった事態が進行していくことになる。1941年12月の真珠湾への奇襲攻撃の成功以降、日本軍はほぼ半年足らずでビルマ、マレー半島、スマトラ、ソロモン諸島に至る広大な地域を占領することとなった。それに伴い、1942年2月21日には「大東亜建設審議会」が組織され、第1回総会で「大東亜建設に関する基礎要件」「文教政策」「人口政策」「経済建設基本方策」が諮問されるなど審議が進んでいき⁽²⁵⁾、同年11月には大東亜省が発足するなど、いわゆる大東亜共栄圏の建設が進められていくことになる。それゆえ、当初の日満経済一体化から、1940年10月3日に近衛内閣により閣議決定された「日満支経済建設要綱」以降、日満支経済の「編成強化、東亜共栄圏（日本、満洲国、華北、蒙疆、華中、華南を包む）の拡大編成を進める段階から、大東亜共栄圏の建設へと突き進んで

いった。

ところが、1942年6月のミッドウェー海戦の敗北以降、日本は太平洋における制空権を失い、この時期を転機として、太平洋戦争の戦局は悪化していくことになった。こうした戦局の悪化という状況の中で、1943年3月18日には、勅令第133号戦時行政職権の特例が公布され、その第一条においては、「大東亜戦争ニ際シ鉄鋼、石炭、軽金属、船舶、航空機等重要軍需物資ノ生産拡充上特ニ必要アルトキハ内閣総理大臣ハ関係各省大臣ニ対シ必要ナル指示ヲ為ナスコトヲ得」と規定され、いわゆる五大重点産業に対する内閣総理大臣に対する強大な権限を与えることになった。その理由としては、「大東亜戦争完遂ノ為鉄鋼、石炭、軽金属、船舶、航空機等重要軍需物資ノ生産力ノ躍進的増強ヲ図ルハ喫緊ノ要事ナリ之カ為ニハ此等重要生産物ノ生産上必要ナル労務、資材、動力及資金ニ関スル行政事務ノ一切ヲ当該生産ニ関スル主務官庁ヲシテ一元的ニ司掌セシメ又内閣総理大臣ヲシテ此等生産物ノ生産ニ関スル行政事務ノ総合機能ヲ發揮セシムル…」と、戦争に必要な軍需物資の生産拡充のための一元的管理の体制が構築された。

さらに、同年6月1日に閣議決定された「戦力増強企業整備基本要綱」では、「戦争ノ完遂ヲ確固不拔ナラシムル為国民戦時生活ノ確保ヲ期シツツ皇国ノ総合戦力就中直接戦力ヲ急速且最高度ニ増強スル目的ヲ以テ従来ノ企業整備ノ趣旨ヲ拡充シ新ナル構想ノ下ニ企業整備ヲ実施スルモノトス」と、「それまで育成してきた機械工業をすら整理して、戦争緊急資材の増産に当てんとした」⁽²⁶⁾と、航空機や船舶の生産は1944年にかけて増産することができたものの、非重点産業は生産減少を余儀なくされた。自動車産業も例外ではなかった。生産力拡充計画の1942年度の実施計画からは「ソーダ、パルプ、セメント、工業塩、鉄道車両、自動車の設備拡充が基本的に打ち切られ」⁽²⁷⁾ることとなり、43年度にディーゼル自動車（大型）が追加されたものの、生産力拡充計画の中で重要性が失われていった。

③ 戦前期における自動車産業確立の限界

前節まで検討してきたように、日本の自動車産業は1936年5月の自動車製造事業法という国家的保護政策により、アメリカメーカーを日本市場から閉め出すことによって1940年には4万3,706台という生産規模を達成し、確立したといえることができる。しかし、その確立は国家的保護政策という枠組みの下で成立したものであり、1941年以降の太平洋戦争の開始の中で、同年をピークとして、42年以降減少に向かった。しかも、統制経済の進展の中で、1937年の9,695台をピークとして減少に転じた小型車にかわり中心となっていった普通自動車は、軍用トラックを中心とするもので、乗用車生産においてはみるべき成果を残すことができなかった。その意味で、国際的に強い産業として確立したということはできず、大きな限界を有していたというべきであろう。それにもかかわらず、基本的にはKD生産ではあったが、戦前期に国際的には脆弱であった自動車産業が、満州から中国へと、さらに東南アジアへの進出を試みようという方向が

見られたことをどう理解するべきであるのかについて、次章で述べていこう。

5 戦前期日本自動車産業の海外展開

① 戦前期日本自動車産業の海外展開の全体像

戦前期日本自動車の海外展開については、必ずしも十分な資料的裏付けがあるとはいえない。そこで、とりあえず当時2大メーカーであった日産とトヨタの輸出台数を示す図表4を手がかりに、この時期の日本自動車産業の海外展開を概観してみよう。この時期の輸出は、完成車輸出もあったが、部品を現地で組み立てるKD輸出も少なからず存在していた。トヨタと日産で比較すると、日産の方が先行しており、一貫して台数でも優位に立っていたことはいうまでもない。しかし、その日産にしても、ピークに達した1943年でも、台数は4,425台という規模であった。トヨタにおいては、ピークに達した1940年でも、1,643台と小規模であったことは否めない。また、日産には小規模ではあるが乗用車輸出もみられた。しかし、この表からは読み取れないが、トヨタの場合はトラックを中心とするものであったと思われる。地域別構成については、トヨタのみ表示されているが、日産の場合は後掲図表6に表示されている。トヨタの場合は、中国（中華民国）向けのウエートが高かったが、当時の日本自動車産業全体としては、満州向けのウエートが高かったことは図表6からもうかがえる。そこで、図表5と図表6を手がかりに、この時期の日本自動車産業の海外展開のある程度の全体像を推測してみよう。

まず、図表5と図表6は、必ずしも整合的でないことは一見して明らかである。図表5は普通自動車の完成車、シャシー輸移出台数とその合計値からなっている。それに対して、図表6は、

図表4 日産・トヨタの輸出台数

（単位：台）

	日 産			トヨタ				
	乗用車	商用車	合 計	満 州	中華民国	関東州	南洋方面	合 計
1934	44	—	44	—	—	—	—	—
1935	53	—	53	—	—	—	—	—
1936	87	—	87	—	—	—	—	—
1937	197	7	204	855	—	6	22	883
1938	320	284	604	45	222	—	11	278
1939	224	2,934	3,158	2	805	—	2	809
1940	194	2,735	2,979	30	1,610	—	3	1,643
1941	371	2,364	2,735	—	938	—	—	938
1942	270	3,181	3,451	—	545	—	—	545
1943	—	4,425	4,425	—	341	—	400	741
1944	—	1,620	1,620	—	37	—	86	123
1945	—	—	—	—	—	—	—	—

（出所）日産自動車株式会社調査部編纂『21世紀への道 日産自動車50年史』1983年およびトヨタ自動車工業株式会社『トヨタ自動車20年史』1958年による。

トラックシャシー輸出実績を示すものとなっている。しかし、1940 年以降の合計数値は両者とも一致しており、そのことは普通自動車完成車およびシャシーの合計台数とトラックシャシーが一致しているということを意味している。そのことをどのように解釈するべきであろうか。

戦前期の日本自動車産業の海外展開は、完成車輸出、現地生産、サービス（修理、部品補給等）を主な業務として営まれていたことは事実である。そのうち、現地生産は基本的には KD 生産であり、その程度は SKD を中心としていたと考えられる。それゆえ、図表 5 では 1940 年以降全てが完成車両輸出となっているが、図表 6 ではトラックシャシーとなっていることの理由は、おおよその察しがつくであろう。つまり、完成車輸出とシャシーの輸出との間の境界線は必ずし

図表 5 普通自動車輸移出台数

（単位：台）

	完成車両	シャシー	合 計
1934	349	—	349
1935	626	735	1,361
1936	1,731	2,267	3,998
1937	1,495	1,918	3,413
1938	1,311	807	2,118
1939	5,681	1,380	7,064
1940	4,915	—	4,915
1941	2,210	—	2,210
1942	1,180	—	1,180
1943	1,599	—	1,599
1944	213	—	213
1945	—	—	—

（注） 1935 年 118 台、36 年 170 台、37 年 350 台の小型四輪車を含むと東洋経済新報社編纂『昭和産業史第 1 巻』1950 年は指摘している。

（出所） 自動車工業会『自動車工業資料』1948 年、35 頁。

図表 6 トラックシャシー輸出実績

（単位：台）

	満 州				中華民国			関東州			南洋方面				総 計			
	トヨタ	日産	いすゞ	計	トヨタ	日産	計	トヨタ	日産	計	トヨタ	日産	いすゞ	計	トヨタ	日産	いすゞ	合計
1937	855	—	—	855	—	—	—	6	—	6	22	1	—	23	883	1	—	884
1938	45	238	113	396	222	30	252	—	—	—	11	32	—	43	278	300	113	691
1939	2	1,537	341	1,880	805	569	1,374	—	760	760	2	—	—	2	809	2,866	341	4,016
1940	30	2,050	570	2,650	1,610	651	2,261	—	1	1	3	—	—	3	1,643	2,702	570	4,915
1941	—	1,062	210	1,272	938	—	938	—	—	—	—	—	—	—	938	1,062	210	2,210
1942	—	485	150	635	545	—	545	—	—	—	—	—	—	—	545	485	150	1,180
1943	—	270	140	410	341	—	341	—	—	—	400	368	80	848	741	638	220	1,599
1944	—	60	30	90	37	—	37	—	—	—	86	—	—	86	123	60	30	213
1945	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	932	5,702	1,554	8,188	4,498	1,250	5,748	6	761	767	524	401	80	1,005	5,960	8,114	1,634	15,708

（注） 1945 年は終戦時まで。南洋方面とはタイ、ビルマ（現在のミャンマー）、マレー、スマトラ、ボルネオのこと。

（出所）『自動車年鑑』昭和 25 年版、90-91 頁。

も明確には区別されていなかったのであると理解できる。次に、図表5の普通自動車と図表6のトラックとの用語の違いは比較的容易に理解できる。しかし、図表6の合計台数の内、1940年には118台、41年には170台、42年には350台の小型車が含まれているということ⁽²⁸⁾、このトラックシャーシ、普通自動車、小型車の区分が不明確で、整合的に理解することは困難である。

このように、この2つの表は必ずしも全面的に信頼できるものとは思えない。1939年以前の図表5と6の輸出台数合計は明らかに食い違いし、例えば、1942年にはトヨタはKB型トラックを200台満州へとノックダウンで輸出したという記述もあるが⁽²⁹⁾、図表6には反映されていない。しかし、そのことを前提にして、ここからある程度の全体像を読み取ることになろう。戦前期の日本自動車産業の海外展開は、まず満州をメインとし、次いで中国が続いたと理解できる。時期的には、1937年の日中戦争開始以降、特に39年以降活動が強化されたが、40年をピークに減少に転じていき、41年の太平洋戦争の開始以降は大きく減少していったことが読み取れる。1943年の南洋方面における活動の強化は「大東亜共栄圏」を目指したものとみえるが、戦局の悪化によりこれは一時的なものに終わり、44年には大きく落ち込んでいる。こうした各地域におけるより詳細な活動の状況について、次に述べていこう。

なお、その前に、図表5と図表6が戦前期日本自動車産業の海外展開の全てではないことは記しておくべきであろう。例えば、朝鮮においては、1937年3月に京城市に国産自動車工業株式会社が設立されている。同社は、自動車工業株式会社と東京瓦斯電気工業の共通の製品販売会社として1938年12月に協同国産自動車が設立されるとその朝鮮における販売会社となったが、製造事業への参入を目指して、仁川府富平に17万坪の土地を購入したが、軍部の勧めもあり、工場用地の不足状態にあった東京自動車工業に1939年6月には併合され、東京自動車工業朝鮮製造所がそこに建設されることになった。1940年8月には富平で朝鮮製造所の上棟式が挙行されている⁽³⁰⁾。東京自動車工業は、1941年4月に商号をゲーゼル工業株式会社と改称しているが、1943年段階で「半島に於ける最も有力な自動車工場として、増設計画もあるが、資材其他の関係で実現の期には至つてゐない。現在修理の他にシャーシ其他材料の殆ど一切を内地より移入し、茲で完成車に作り上げてゐるが、最近副業の様な貌で鉄道局のモーターカーの修理も併せて行つてゐる」⁽³¹⁾という状況であった。工場の敷地は56万m²、建屋面積3,500坪、組立能力月産300台、従業員160人であったといわれている⁽³²⁾。

② 満州

戦前の日本自動車産業の海外展開が満州を中心とするものであったことは既に述べた。ここでは満州におけるその活動を概観してみよう。

1932年3月に、清朝の廃帝愛新覚羅溥儀を執政として「満洲国」の樹立が宣言されることになった。この満洲国は、日本が現在の中国東北地方につくったいわば傀儡国家といえるものであ

り、1931年4月に張学良が奉天兵器廠附属民政工廠で自動車の製作（組立）を目論み米国製エンジンを利用して1噸半積みトラック（民政号）を製作しその後30台を製作したといわれているが⁽³³⁾、それまでほとんど自動車産業基盤のなかったばかりか、「満洲国建国前の機械工業は、満鉄直営の自家需要工場たる大連の鉄道工場および撫順、鞍山の機械工場を除けば、きはめて微々たるもので、全体としては、旧式手工業の域を脱せず」⁽³⁴⁾という評価がなされる状態であった。その満洲において、「大同2年（筆者注：1933年）11月、陸軍大将吉田豊彦氏を委員長とする設立準備委員会の結成により創業の活動を開始し翌康德元年3月31日創設された満洲国特殊法人」⁽³⁵⁾が同和自動車工業株式会社である⁽³⁶⁾。

同和自動車の創立の経緯、その後の経営状態については、老川慶喜氏の詳細な分析があり、ここで詳細には論じない⁽³⁷⁾。同和自動車は、創業当時資本金620万円、その内訳は満洲国政府20万円現物出資、満鉄290万円、日本国内7社（東京瓦斯電気工業、自動車工業、川崎車輛、日本車輛、戸畑鑄物、日本自動車、三菱重工業）合計310万円であった。そして、1938年に満洲国政府と満鉄の持株全ては満洲重工業開発株式会社（以下、満業と略記）へと肩代わりされ、同和自動車は満業の直系子会社として新発足し、同年5月に資本金総額3000万円へと増資された（内訳は満業2544万円、自動車工業105万円、三菱重工業225万円、川崎車輛46万円、日本車輛46万円、日本自動車34万円）。同和自動車の事業分野は、自動車組立、自動車車体及び補給部分品の生産、自動車及び自動車部分品並びに付属品の販売、自動車の修理、経済部大臣の認可を受けた上記4号の付帯事業となっている。しかし、同社の経営は関東軍、満洲国、満鉄など軍需や官公需に依存しており、その開業後の営業成績は必ずしも良好とはいえず、その後も業績は好転しなかったという⁽³⁸⁾。結局、同和自動車は1939年6月1日満洲自動車製造株式会社によって吸収されることになった。

ここで、同和自動車の発行した小冊子⁽³⁹⁾により、同社が実行していた自動車組立の状況をやや長文となるが、紹介しておこう。「弊社において組立て居ります自動車は現在の所、日本或は第三国の製造になる所の物でありまして之を組立用部分品として輸入して居ります。輸入されました部分品は三十台、五十台と云ふ風に一組づつに纏めて梱包されて到着致します」とのことであり、これを倉庫課において開封し、指定された場所に運搬した後、組み立てられるが、「組立工場は現在工場の奥行が短いため、能率は少しく減少致しますが已むを得ずコ型コンベアーを通して作業を行つて居ります。この内で工場の西側及び北側の二側のコンベアーは『ローラー』と『レール』を用ひ人力で押し流しつゝ作業」するが、「東側の一番長いコンベアーは自動式で」あるとのことである。

組立方法は「車輛の型式或は部分品の分解程度によりまして異つて居りますが大体次の様な工程で作業を進めて居ります」とのこと、最初の「フレーム組立作業」から、「スプリング取付作業」、「車軸取付作業」、「操行機取付作業」、「機関架装作業」（機関は全部組立てられた儘製造

者より輸送)、「放熱器取付作業」、「運転台取付作業」(運転台はニッサン車を除き他は車体工場において製作され当工場に運搬、ニッサン車は材料を部分品として日産より輸入し此の工場て組立治具により組立塗装の上架装)、「前方泥受取付」、「荷框取付」、「塗装」(車輛全体に再塗装をなし仕上)、「車輪取付」、「調整」の工程を経て、「之を終了せし車輛が完成車として自力を以つてコンベアー上より走り出る」とのことである。

なお、同和自動車に資本を出資した7社以外に、「36年6月には同和と豊田の間に業務提携契約が成立し、同和は豊田から大衆車(G1型トラック)のKD輸入組立を行うことになった」⁽⁴⁰⁾という。この点について、トヨタの社史には、「昭和11年6月、豊田自動織機製作所とこの同和自動車工業の間に代理店契約が結ばれ、その年の7月15日に『国産トヨタ号』トラック4台が、はじめて名古屋港から満州に向けて船積みされた。これがトヨタ車輸出第1号である」⁽⁴¹⁾との記述がある。

そこで、この同和自動車を吸収した満洲自動車製造、その親会社である満業について次に簡潔に述べよう⁽⁴²⁾。満業は、満洲国政府が1933年3月に公表した「満洲国経済建設要綱」に続く第2期建設の中心事業として1937年を起点とする「満洲産業開発五ヶ年計画」に基づき、同年12月27日に日産を移駐し、満洲国特殊法人として設立されることになった。同社設立の契機、方針について同年10月29日に満洲国政府当局者は「此会社は日満両国政府の強力なる支持を受け、その株式資本は当初四億五千万円とし満洲国政府と日満民間と各等額出資するものにして日満民間は差当り各種産業部門に根拠を有する日本産業株式会社五万の大衆株主を予定している。本会社の経営は鮎川義介氏に一任し概ね鉄鋼業、軽金属工業、自動車、飛行機業の重工業、延いては各種鉱産業をも其投資下に経営せしめ…」⁽⁴³⁾と語っており、同和自動車を傘下に収めるとともに、1939年5月10日に、満洲自動車製造株式会社が全額満業の出資により設立されることになった。

この日産の満洲移駐の経緯、また満業の外資導入の失敗については、鮎川の回想談があり⁽⁴⁴⁾、原朗氏等の先行研究が的確に伝えているため、ここでは触れないことにする。この鮎川の満洲移駐については、当時経営困難に陥っていた日産が、「満洲にある同和自動車を足懸りにして、内地自動車工業の独占に取掛つた。即ち、同和自動車は組立は出来ても製作は出来ないから、内地の自動車会社を合同して生産拡充を行ひ、内地会社よりシャシー、ボデー、部分品を同和に供給して、此處で組立て日満一体の自動車工業確立を図らんと目論んだのだ」⁽⁴⁵⁾という起死回生策であったとの当時の観測記事もあながち的外れとはいえない。当時の状況を日産の社史から引用してみよう。「昭和17年6月、満洲自動車製造(株)は同和自動車工業(株)を吸収統合したが、資材や機械設備の不足のため自動車製造は計画通りにはすすまず、安東工場その他で部品を製造したが、主として当社からのニッサン車のノックダウン輸入によって組立てをおこなった」⁽⁴⁶⁾という状態で、1937年10月22日に閣議決定された「満洲重工業確立要綱」にいう「満洲生産開発計画遂行の確保促進を期し満洲に於ける重工業の総合的速急確立を図る」という、満業の一翼としての

本格的自動車生産という本来の目的の達成には至らなかった。

その後、細かい経緯は省略するが、満州で自動車工業を興すことが日産とフォードとの提携を通じて実現することが模索されたが、「結局満洲国は、日産自動車から自動車工業設立のための投資をほとんど受けなかった。鮎川は、日産自動車を安東へ1940年春に移す計画を進めたが、日産の役員達は猛反対であった」⁽⁴⁷⁾とのことであり、そのことには1940年代半ばの満洲国の経済政策の根本的変更がなされたことも大きく影響した。満洲国政府は、1941年度への対処として「対日物資供給の具体的計画——前述の如く緊迫せる国際情勢に即応し、出来得る限り対日寄與の増大に努めると共に鉄・石炭・非鉄金属・農産物等の対日供給の増大を図る」⁽⁴⁸⁾と方針を転換し、重工業の総合的確立という路線は後退していった。そのため、「昭和十六年ヲ期シテ、満洲ニ於ケル自動車ノ生産ヲ差当リ一万台ニ達セシムルヲ目標トス」（1937年7月12日「満洲ニ於ケル自動車工業方策」）ということであったが、「結局、満業は満洲で自動車部品の生産を行い、一部の組み立て工場で自動車を少し生産しただけであった」⁽⁴⁹⁾という結果に終わり、鮎川は1942年1月に満業総裁を退任することとなった。

③ 中華民国（その他中国）

前掲図表6を改めて確認してみよう。トラックシャーシ輸出実績15,708台の内、これまでに述べてきた満州が半分以上を占め、次いで中華民国、関東州が続き、その他地域の南洋方面は1割にも満たない。それゆえ、次に中華民国について述べるが、いうまでもなく、現在は「満洲」も中国であり、現在の言い方でいえば、ここで述べる対象は中国の東北地区を除くその他中国という言い方もできるが、当時の言い方に従って、中華民国という表現を用いた。この中華民国への展開は、満州と比較して十分な研究蓄積がなく、主として、各社社史を中心に簡潔に述べるにとどめる。

前節で述べたように、日産は満州を中心に進出していった。それに対し、トヨタは同和自動車と業務提携契約を結んでいたが、その同和自動車は満洲自動車製造によって吸収されることとなり、満州の自動車市場はいわば日産による独占状態となった。これに対して、熊木啓作氏の解釈では、「そこで、トヨタの自動車計画を勧奨した陸軍省の整備課と日産を支持する軍務課との間におきまりのセクショナリズムによる対立が起きたが、その妥協策として出てきたのが、豊田の中国進出計画である（また、ディーゼル自動車工業は朝鮮進出となった。）これは豊田が紡織廠関係で中国本土に地盤があるからであって、工場所在地は天津に決定した」⁽⁵⁰⁾とのことであるが、いずれにしても、満州以外の中国への進出の中心となったのはトヨタである⁽⁵¹⁾。なお、この紡績廠とは、豊田佐吉が上海に約2万坪の土地を入手し、1920年に建坪約1万坪の大紡織工場を完成させ、約1年間個人事業として経営した後、1921年11月29日に株式会社豊田紡織廠へと改組されて以降のトヨタとしての中国事業経験を指す⁽⁵²⁾。

トヨタは、自動車においても、日中戦争開始以降、戦線が中国全土へ広がっていく中で、中国への進出を実行していく。日中戦争の結果「かつては華中、華北に5万台あったはずの自動車が、昭和12年の末ごろの日本軍の占領地域内には、約2万台しか見当たらなくなった」といわれており、トヨタ車の大陸向け輸出が要望され、また軍部が中国における組立工場を要請したことから、トヨタの中国進出が進展していく。1938年1月にはとりあえず既存の建物を利用して天津工場が開設され、同年4月22日には新規に工場の建設が開始し、組立工場とボデー工場が完成する。生産の拡大に伴い、アフターサービスの充実が求められ、1938年末頃には、北京、徐州、青島、開封、石家荘、太原に出張所あるいはサービス工場が開設されたという。

さらに、この天津工場を中心として、修理部品の「部品の現地自活」体制を目指して、1940年2月20日には北支自動車工業株式会社を設立し、「テスト・コース、シャシー倉庫、鋳物工場、木型工場、鍛造工場、めっき工場、焼入工場、機械工場」が増設されたという。この北支自動車工業の資本金は600万円、トヨタが過半の株式を所有し、他に東洋紡績株式会社、東洋棉花株式会社、伊藤忠株式会社などが出資している。1944年には、軍部の要望もあり、この北支自動車工業は華北交通株式会社の自動車部と合体して華北自動車工業株式会社を発足させている。華北交通とは、3億円の資本金で「北支那開発株式会社の1億5千万円（現物）、南満洲株式会社1億2千万円（現金）と華北政務委員会3千万円（現金）との出資に成り、如上の使命を帯びて国有鉄道その他の運営に任ずる」⁽⁵³⁾ という目的を持つ会社で、従業員数は11万人を擁していたという。華北自動車工業の本社は「北京の北支自動車工業の本社あとにおかれ、天津に工場、北京、青島、済南、徐州、開封、太原、石家荘、布袋、厚和、包頭に営業所を、さらに東京出張所と蒙疆支店を置く」ことになった。

また、豊田紡織廠以来の地盤であった上海では、トヨタは1937年2月に上海工場を設立し、とりあえず華中の自動車修理を開始し、さらに39年5月に臨時物資調整局第3部長ならびに商工省工務局長の連名による「乗用自動車の供給制限に関する件」という通牒が発せられ、「貴社に於て乗用自動車（乗合車）を販売（既に為したる契約に依る引渡を含む）せんとするときは…予め商工大臣の承認を受くること」となり、乗用車の配給統制が開始されるなど、乗用車の製造が厳しい状況になっていったため、挙母工場でドイツのDKW型小型乗用車を参考に試作していたEA型車を40年頃から上海工場において研究を継続することを行ったという。この上海工場も「部品の現地自活」を目的として工場の拡張を図り、1942年2月には上海工場を分離独立させ、資本金500万円で、華中豊田自動車工業株式会社を設立した。その内訳は、「当社（筆者注：トヨタ）及び在上海自動車機械販売会社、豊田紡織廠の現物出資による」という⁽⁵⁴⁾。設立当時の従業員は日本人150人、中国人350人で発足し、「南京、漢口、杭州に出張所を置いたほかフランス専管居住地にあったオートパレス公司を接収管理し、また共同居留地（共同租界）の雲飛公司（フォード系）、公共汽車公司（ゼネラル・モーターズ系）をも管理」したという。

さらに、トヨタはトヨタ車の販路拡大を目的として、蒙疆において自動車運輸業にも進出している。1938年7月には資本金250万円で大豊興業会社の設立を決定し、同年8月には資本金600万円の蒙疆汽車会社を設立し（満鉄と共同出資）、「張家口から蒙疆主要都市にいたる自動車運輸業を開始した」とのことである。

このように、満洲を除く中国は、トヨタを中心として、事業展開が試みられていった。

④ その他地域（南方方面）

この満洲以外の日本製自動車の輸出先としては、中国（中華民国）以外に、南洋諸島、タイ、ビルマなどがあった。「昭和13年には、これらの輸出先を二つに分けて、わが社が中国と南洋諸島を、日産自動車が満洲、タイ、ビルマを受け持つように決めました」という叙述がトヨタの社史にある⁽⁵⁵⁾。この点について「南方進出の場合、日産は仏印、泰、ビルマ、スマトラを担当させ、豊田は比島、セレベス、ボルネオもジャバを一円とする市場を担当」させる意向を商工省が抱いているという記事もある⁽⁵⁶⁾。この中国以外の南方方面への展開については、資料的な制約のため、ごく簡単な叙述にとどめざるをえない。

中国への進出が活発化したのが日中戦争開始以降の占領地域の拡大であったのと同じく、南方進出を促したのも1941年12月以降の太平洋戦争の開始であった。緒戦の勝利を受けて、政府は内閣直属の委員会として、1942年2月21日に大東亜建設審議会官制を公布し、総理大臣の諮問に対する審議が開始されていった。自動車に関連しては、ほぼ「今後大東亜共栄圏建設を進展せしむるにあたって、自動車及び道路の飛躍的な整備・拡充を完遂することは至上命令となるのであるが、自動車については国防の見地に立脚して特に貨物乗用車に重点をおき、これが生産力及び保有量の急速なる増大を図る必要があり…。なほその際自動車は鉄道との総合的運営に意を用ふべきは勿論であるが、他面自動車工業の飛躍的増強もまた同時に遂行されるべきである」⁽⁵⁷⁾ことが目指されたといえよう。

具体的な動向を見てみよう⁽⁵⁸⁾。1940年にトヨタと日産は、各2名の視察員を南方に派遣し、2ヵ月間の実地調査を行っている。トヨタは南方への進出の足掛かりとして、海南島へ進出し、1941年秋に海口、榆林、三亞などに修理工場を設けている。この動きは、日本軍の南方進出に伴って加速し、1942年2月には台湾高雄に出張所を開き、マニラ、ジャカルタ、マカッサル、クチン、メダンに支社、香港、海南島、広東に出張所を置き、自動車の修理を業務とした。しかし、本格的な現地生産は実現できず、1942年から輸送の問題で輸出も困難になったという。日産の場合は、1941年9月には既に日産自動車販売株式会社がバンコックに駐在員を置いていたというが、42年2月15日に日本軍がシンガポールを占領して以降（昭南市と改名）の6月19日には、昭南市に各国の各地域を一元的に統括する組織として南方事務所を開設し、ラングーン、バンコック、ハノイに出張所を設置している。なお、1944年2月1日には職制改正により、南

方事業部として、「マレー、ビルマ、泰、仏領印度支那方面における自動車の組立て、補修部品の製造、自動車および部品の解体再生、ならびに同配給、修理、その他の事項をおこなうために本部を昭南特別市においた」とのことである。

本章の最後に、これまで扱ってこなかった企業の事例を紹介しておく。三菱重工業（三菱自動車）は1933年から36年にかけて台湾にB46型バスや部品等を輸出している。また、満洲にも同和自動車KD生産向け部品輸出や完成車輸出を実施していた⁽⁵⁹⁾。

6 おわりに ― 戦後自動車産業への含意

以上、戦前期の日本自動車産業の確立プロセスと海外展開について述べてきた。日本の自動車産業は、自動車製造事業法の成立以降、日産、トヨタ、いすゞの許可会社3社を中心に、アメリカメーカーを日本市場から閉め出すことによって1940年前後に確立したのではあるが、日中戦争開始以降大きく成長したものの、1941年頃をピークに縮小していった。太平洋戦争の開始以降、生産力拡充政策や物資動員計画の遂行がますます困難になり、限られた資源を戦争目的に動員せざるをえなくなるなかで、乗用車はいうに及ばず、軍用トラックさえもがその重要性を相対的に減少させ、鉄鋼・石炭・軽金属・造船・航空機が5重点産業と位置づけられ、最終的には航空機の生産拡充に全力が注がれることにより、自動車産業は大きく落ち込んでいく。そうしたなかで、本稿では扱わなかったが、ガソリンの欠乏による木炭自動車その他の代用燃料車や電気自動車の開発・生産が試みられたり、1943年11月の軍需省設置に伴い12月に施行された軍需会社法により自動車メーカーおよび部品メーカーの多くが軍需会社（同法第2条「本法ニ於テ軍需会社トハ兵器、航空機、艦船等重要軍需品其ノ他軍需物資ノ生産、加工及修理ヲ為ス事業ヲ営ム会社ニシテ政府ノ指定スルモノヲ謂フ」）に指定され、航空機等の生産に乗りださざるをえなかった。

このように戦争と統制経済化のなかで進展していった戦前から戦中期にかけての日本の自動車産業の状況は、その海外展開にも大きな影響を与えた。そもそも欧米、特にアメリカのGMやフォードと比べて技術力でも圧倒的に劣る日本のメーカーが政策的な後押しによって軍用トラックや特殊車両の領域で日本の国内市場を掌握することができたのであり、日中戦争や太平洋戦争の進展は満洲、中国、東南アジア地域への軍用車両の供給が要求されることになった。そして、戦局の悪化に伴う資材不足と輸送難によって、KD生産を主体とする海外展開も縮小を余儀なくされていったのである。この戦前・戦中における海外展開は、欧米車、特にアメリカ車が現地市場を支配しているなかで、敢えて進出せざるをえなかったものであり、それが戦後に残された遺産となったといえよう。

戦後の日本自動車産業は、こうした戦前・戦中期の遺産を引き継ぎ、再出発する。戦前期から保護主義的な枠組みを継続した日本の自動車産業は、1970年代初頭の資本自由化まで保護主義

的な枠組みを残しつつ、国内市場を中心として競争力強化を図っていった。しかし、その間 1950 年代後半以降は、競争力がまだ備わっていない早期的な段階で、対米完成車輸出や、アジアやラテンアメリカにおける KD 生産を試みたことは、前章でみたような戦前からの海外市場開拓の経験なしには困難であったと思われる。

《注》

- (1) 「戦前期日本自動車産業の確立と海外展開（上）」は、「城西経済学会誌」第 37 巻，2016 年 3 月に掲載した。なお，本稿では国名，地名については，戦前の日本で一般的に使用されていた表記に従った。
- (2) 例えば，原朗氏は「盧溝橋事件による日中戦争の勃発は，本格的経済統制の展開を一挙に促進した」（同氏『日本戦時経済研究』東京大学出版会，2013 年，10 頁）と述べておられるが，その他中村隆英，安藤良雄，三和良一，山崎志郎氏等の論考を参考にした。
- (3) 「日本戦時体制の高揚」，「エコノミスト」1937 年 9 月 11 日，32-3 頁。
- (4) 日本銀行統計局『明治以降本邦主要統計』1966 年，77 頁。
- (5) 以上の叙述は，浅井良夫「戦後為替管理の成立」，「成城・経済研究」第 195 号，2012 年，95 頁を参照した。
- (6) 中村隆英「概説 1937-54 年」，同氏編集『日本経済史 7「計画化」と「民主化」』岩波書店，1989 年，11 頁-15 頁を参照。
- (7) これらの法律の条文は，『戦時経済法令集』東洋経済新報社，1938 年による。また，以下では，国立公文書館アジア歴史資料センターでネット公開されている法令や勅令等は特に注記しないで使用した。
- (8) 防衛庁防衛研修所戦史室『歴史叢書 陸軍軍需動員』1 計画編，朝雲新聞社，1967 年，34 頁。
- (9) 安藤良雄「戦時経済統制の系譜」，同氏編『日本経済政策史論下』東京大学出版会，187 頁。
- (10) 同上。
- (11) 企画院の創設プロセスについては，河原田「企画院創設に関スル考察」，法政大学史学会編「法政史学」第 47 号，1995 年，90 頁。
- (12) 昭和 13 年 6 月 23 日閣議決定「国家総動員上緊急ヲ要スル諸政策ノ徹底強行ニ関スル件」。
- (13) 中村隆英・原朗編『現代史資料』第 43 巻 国家総動員一，みすず書房，1970 年，解題，xxix 頁。
- (14) 山崎志郎「生産力拡充計画資料の解説」，原朗・山崎志郎編集・解説『生産力拡充計画資料』第 1 巻，現代史料出版，1996 年，II 頁。
- (15) 企画院「生産力拡充計画要綱」（閣議決定）1939 年 1 月。
- (16) 第一次大戦以降の陸軍のこうした取り組みについて，詳細には，防衛庁防衛研修所戦史室，前掲書を参照のこと。
- (17) 以下の叙述は，引用も含めて，永田鐵山講演『国家総動員』大阪毎日新聞社／東京日日新聞社，1928 年による。
- (18) 以下の叙述は，引用も含めて，銀行問題研究会発行『重要産業團體令便覧（一）』戦時統制法令叢書・第四輯，1942 年による。
- (19) 岸信介「重要産業統制法解説」，「工業経済研究」第 1 冊，森山書店，1932 年。
- (20) 橋井眞「生産力拡充と機械の物動」（「商工行政」1939 年 4 月号，商工行政社）4 頁。
- (21) 小島精一編『日本鉄鋼史（昭和第二期篇）』文生書院，1985 年，80 頁および 544 頁。
- (22) 山崎志郎氏の 2 冊の業績を参照。同氏『戦時経済総動員体制の研究』日本経済評論社，2011 年，および，『物資動員計画と共栄圏構想の形成』日本経済評論社，2012 年。

- (23) 日本近代史料研究会『日滿財政経済研究会資料 第1巻——泉山三六氏旧蔵——』1970年の中村隆英・原朗氏による解題4頁。
- (24) 小島編，前掲書，7頁-11頁。
- (25) 企画院研究会『大東亜建設の基本綱領』同盟通信社，1943年，289頁-291頁。
- (26) 「東洋経済新報」477号，1945年10月20日，5頁。
- (27) 山崎志郎の前掲「生産力拡充計画の解説」IX頁。
- (28) 図表5の注に記した通り、『昭和産業史第1巻』にその記述があるが，日本自動車工業会編纂・発行『日本自動車産業史』1988，45頁にもそのまま転載されている。
- (29) トヨタ自動車工業株式会社『トヨタのあゆみ』1978年，115頁。
- (30) 以上については，いすゞ自動車史編纂委員会『いすゞ自動車史』1957年，183頁などを参照した。
- (31) 東洋経済新報社編『朝鮮産業の決戦再編成』昭和18年版，104頁。
- (32) 南林之祐（手記）「いすゞ自動車朝鮮製造所の記録」，日本自動車工業会『自動車史料シリーズ（2）日本自動車工業史口述記録集』1975年，204頁。
- (33) 『東亜自動車年鑑』昭和16年版，ワ2頁。
- (34) 東亜経済調査局『支那・満洲経済研究』戦時・準戦時経済講座⑫，1937年，294頁。
- (35) 『満洲国現勢』康德9年版，満洲国通信社，1941年，414頁。
- (36) 同和自動車については，老川慶喜氏等による詳細な研究がある。論文として，老川慶喜『『満洲』の自動車市場と同和自動車工業の設立』，「立教経済学研究」第51巻第2号，1997年，同氏『『満洲国』の自動車産業：同和自動車工業の経営；1935年7月～37年12月』，「立教経済学研究」第55巻第3号，2002年，また，四宮正親「戦前の自動車産業と『満洲』——戦前の自動車産業政策に占める『満洲』の位置をめぐって——」，「経営史学」第27巻第2号，1992年，兒玉州平『『満洲国』における商工省標準自動車組立工場計画とその挫折』，神戸大学大学院人文学研究科海港都市研究センター「海港都市研究」第8号，2013年などを参照した。
- (37) 以下の叙述は，特に断りのない限り，注(35)および(36)の文献を参照した。
- (38) 老川，前掲論文（1999），19頁参照。
- (39) 以下，引用を含めて，同和自動車工業株式会社『自動車組立作業に就て』による。
- (40) 四宮，前掲論文，16頁。
- (41) トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編集『トヨタ自動車30年史』1967年，188頁。
- (42) 満洲自動車製造，その親会社である満業，また，日産自動車の満洲移転についてはこれまでに多くの優れた研究がある。例えば，原朗『『満洲』における経済統制政策の展開』，安藤良雄編著『日本経済政策史論下』東京大学出版会，1976年，井口治夫『鮎川義介と経済的国際主義』名古屋大学出版会，2012年，十河孝雄「アジア・太平洋戦争期における満洲と自動車工業——満洲自動車製造会社を中心に——」，一橋大学大学院経済学研究科[編]「一橋経済学」2（1），2007年，田代文幸「満洲重工業開発株式会社の設立と外資導入交渉」，北大法学研究科「ジュニア・リサーチ・ジャーナル」8号，2001年など。また，鮎川義介と日産自動車に焦点を当てた宇田川勝氏の一連の分析，例えば，同氏『日産コンツェルン経営史研究』文眞堂，2015年は詳細な事実を明らかにしている。この満業，満洲自動車製造，日産の満洲移転，鮎川義介を扱うテーマは極めて魅力的であり，その他多くの先行研究がなされているが，本稿ではその詳細については論じることができない。また，佐々木義彦編集兼発行人『鮎川義介先生追悼録』鮎川義介先生追悼録編纂刊行会，1968年には，当時関東軍参謀であった片倉衷による「満業の創設（日産の満洲移駐）の経緯」（1951年作成）が収録されている。なお，以下の叙述は，上記の先行研究等および注(35)の文献などを参照した。
- (43) 前掲，『満洲国現勢』康德9年版，403頁。
- (44) 宇田川勝氏により公表された『鮎川義介 回想と抱負』（稿本，1）（法政大学経営学会「経営志林」第42巻2号，2005年），（稿本，2）（同上誌，第42巻2号，2005年）。
- (45) 「時局の進展と自動車工業の新動向」，日本産業調査会「産業と行政」昭和13年11月号，13頁。

- (46) 日産自動車株式会社総務部調査課編集『日産自動車三十年史』1965年，79頁。
- (47) 井口，前掲書，72頁。この間の叙述は同上書に依拠している。
- (48) 前掲，『満洲国現勢』康德9年版，275頁。
- (49) 井口，前掲書，74頁。
- (50) 熊木啓作『日本の自動車 トヨタ自動車——日本主要産業 自動車篇——』展望社，1959年，73頁。
- (51) 以下の叙述は，特に断りがない場合は，トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編集『トヨタ自動車 20 年史』1958年，前掲『トヨタ自動車 30 年史』を参照した。引用も注記していない。
- (52) 株式会社豊田自動織機製作所社史編集委員会『四十年史』1967年，78頁を参照した。
- (53) 華北交通株式会社発行の小冊子，加藤新吉編輯兼発行人『華北交通』1940年による。
- (54) 「東洋経済新報」1941年11月15日号，31頁。
- (55) 前掲『トヨタ自動車 20 年史』156頁。
- (56) 自動車統制会会長鈴木重康氏にたいするヒアリング記事中の「記者」の発言。「東洋経済新報」1942年3月7日号，21-22頁。
- (57) 企画院研究会『大東亜建設の基本綱領』1943年，167頁。
- (58) 以下の叙述は，引用も含めて，トヨタについては前掲『トヨタ自動車 20 年史』156-158頁を，日産については前掲『日産自動車三十年史』114-115頁を参照した。
- (59) 三菱自動車工業株式会社総務部社史編纂室編纂『三菱自動車工業株式会社社史』1993年，60-63頁を参照した。